

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 61 Juli / Augustus 2011

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB) en Henk Bos (HB).

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2011
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).*

Voorwoord

De afgelopen maanden zijn een beetje verregend maar druk. Zo zijn meer dan 200 schepen in optocht door Friesland gevaren. Verbazingwekkend hoeveel schepen inmiddels al voorzien zijn van AIS. Op websites als Marinetraffic zie je ze varen, maar niet alle schepen met AIS. Op de electronische kaart bleken er veel meer rond te varen. En dan te bedenken dat er zoveel weerstand tegen was.

Veel is er weer te melden over (toekomstige) wetswijzigingen. Een die bij mij opviel is de BAG. Via het Kadaster kun je van ieder gebouw en adres in Nederland zien wat de status ervan is. Vele woonschepen zijn ook in dit systeem geregistreerd. Zoek gewoon eens uw eigen huis op…

Janneke Bos Hoofdredacteur

Inhoud

Tiende wijzigingsbesluit BPR van kracht

Eerder schreef ik al over de recente wijzigingen in het Binnenvaart Politiereglement (BPR). Deze wijzigingen worden ook wel het tiende wijzigingsbesluit genoemd. Hoewel dat niet helemaal correct is omdat tegelijkertijd ook wijzigingen in diverse andere vaarregels werden doorgevoerd. Toen de diverse wijzigingen op 20 september 2010 gepubliceerd werden was nog onduidelijk vanaf wanneer zij zouden ingaan. Het is namelijk gebruikelijk om aan te geven wanneer de wijzigingen van kracht worden. Dat was in dit geval dus niet voldoende duidelijk.
Gelukkig komt aan deze onzekerheid nu een einde.
Sinds 25 mei 2011 zijn namelijk bijna alle wijzigingen officieel van kracht. Het gaat om wijzigingen in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer, het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, het Scheepvaartreglement Eemsmonding en het Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer.
Diverse uitgevers hebben eind vorig jaar besloten om de nieuwe wijzigingen vooruitlopend op de definitieve ingangsdatum toch maar vast in de nieuwe edities op te nemen. Als u dus een van deze uitgaven heeft, dan bent u helemaal bij. Heeft u nog geen nieuw vaarreglement, bedenk dan dat u veplicht bent om de meest actuele en geldende vaarregels voor het gebied waar u vaart aan boord te hebben. Bron: Vaarwijzer

Wijzigingen Scheepvaartreglementen treden definitief in werking op 25 mei

Op 25 mei 2011 treedt het tiende wijzigingsbesluit BPR in werking. Tegelijkertijd treden ook wijzingen in andere scheepvaartreglementen in werking. Het betreft onder meer het Vaststellingsbesluit BPR, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het Rijnvaartpolitiereglement.
Een onderdeel van het BPR dat niet in werking treedt is de paragraaf Overijssel/Gelderland van bijlage 13, waarin de maximale toegestane afmetingen van schepen staan.
Voor het gebied Overijssel/Gelderland blijven de oude afmetingen gelden. De meest in het oog springende veranderingen van het BPR zijn:

Toepassingsgebied
* Het toepassingsgebied van het BPR bij de Waddeneiland en de Westerschelde is aangepast. Het eiland Noorderhaaks valt nu onder het toepassingsgebied van het BPR. Op de Westerschelde is de westelijke begrenzing verlegd; het toepassingsgebied is nu gelijk aan de lijn van het toepassingsgebied van de Binnenvaartwet (Vaststellingsbesluit BPR).

Marifoon en AIS
* Op de scheepvaartwegen in beheer van het Rijk is toegestaan om onderling de Duitse taal te gebruiken. Alleen op scheepvaartwegen die in bijlage 11 van het BPR zijn opgenomen, waar zowel binnen- als zeevaart voorkomt, is tevens Engels toegestaan.
* Veerponten op kleine doorgaande vaarwegen (klassen 0 & 1) zijn niet langer meer 'grote schepen'. Dit betekent dat voor deze veerponten geen marifoonplicht meer geldt.
* Kleine schepen (recreatievaart) uitgerust met een marifoon zijn verplicht deze uit te luisteren op kanaal 10 of het blokkanaal (het kanaal dat op de VHF borden wordt aangegeven) (art. 4.05 BPR).
* Het inland AIS apparaat wordt ingevoerd in de regeling; AIS is opgenomen als definitie. Het apparaat mag worden gebruikt volgens de regels die zijn opgesteld door de Centrale Rijnvaart Commissie (art. 1.01 en 4.07 BPR).

Bijzonder transport
Drijvende inrichtingen hoeven niet meer altijd een vergunning voor bijzonder transport aan te vragen, maar alleen nog wanneer zij gevaar of hinder veroorzaken bij het transport (art. 1.21 BPR). De transporteur beoordeelt zelf of er sprake is van gevaar of hinder.
Een ontheffing in verband met de afmetingen van een schip of samenstel is niet langer nodig als het schip of samenstel een vergunning voor bijzonder transport heeft (BPR 9.02). De afmetingen van het schip of samenstel worden meegenomen bij de beoordeling in het kader van de bijzonder-transportvergunning.

Lichten en geluidsseinen
* Handhavingdiensten, brandweer en erkende reddingsbrigades krijgen nu allemaal blauwe zwaailichten en mogen zo nodig overal hard varen (art. 1.24 en 3.27 BPR).
* Veerponten moeten het groene toplicht doven als ze buiten dienst zijn (art. 3.22 BPR).
* Het gebruik van spudpalen wordt gelijk gesteld aan ankeren. Dat heeft direct gevolg voor de te voeren dag- en verlichtingstekens (art. 1.01 BPR).

Belading
* Vrachtschepen moeten een actuele stabiliteitsberekening aan boord hebben, inclusief de daarbij gebruikte berekeningsmethode (art. 1.10 BPR).



Verkeersbord - verboden te zwemmen.

* De regels voor het samen schutten van schepen met gevaarlijke stoffen aan boord worden verruimd: containerschepen met 2 kegels mogen zowel met elkaar schutten als met schepen met 1 kegel (art. 6.28 BPR).

Snelle motorboten
* Oefenen met snelle motorboten in verenigingsverband en deelnemen aan wedstrijden met snelle motorboten is toegestaan voor personen die de minimumleeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt, mits zij ontheffing hebben van de bevoegde autoriteit.
Bron: persbericht Rijkswaterstaat

Hoofdstuk 19 Europese richtlijn in 2013 in werking?

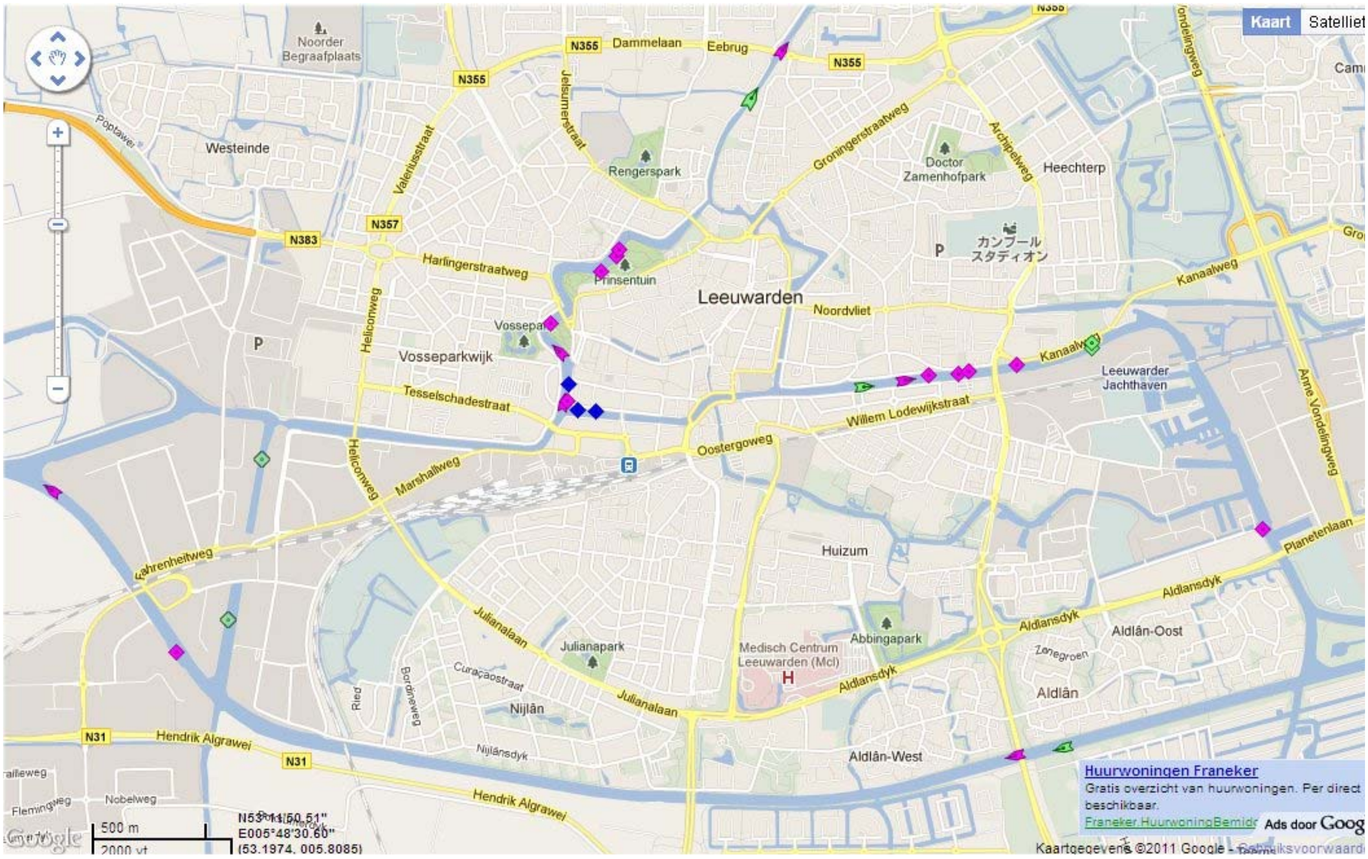
In een brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer schrijft de Minister:

Historische vaartuigen voor recreatief gebruik
Uw Kamer heeft bij motie van de leden De Rouwe en Roefs (30523, nr. 13) verzocht beperkingen door technische eisen voor het recreatief gebruik van historische vaartuigen, zoals skûtsjes, zo veel mogelijk te voorkomen. Op basis van bijlage 3.5 van de Binnenvaartregeling gelden reeds nu beperkte technische eisen voor skûtsjes op de binnenwateren van Friesland, Groningen en Drenthe. Voor schepen voor recreatief gebruik (pleziervaartuigen) zijn in de bijlage van Richtlijn 2006/87 EG (technische voorschriften binnenschepen) bijzondere bepalingen opgenomen die een versoepeling vormen van de normale technische voorschriften. Hiertoe heeft Nederland inmiddels samen met Duitsland, Polen en het Verenigd Koninkrijk een voorstel ingediend. Het gaat hier om een versoepeling van de technische eisen voor historische schepen die worden gebruikt voor demonstratiedoeleinden (zoals replica's van VOC-schepen of oude stoomschepen). Naar verwachting zal dit voorstel in de loop van 2011 kunnen worden aangenomen, waarna het op 31 december 2013 in werking kan treden. Wil men historische schepen benutten voor commerciële doeleinden, dan kan men daarvoor bij de Europese Commissie om een individuele ontheffing vragen.
Hoofdstuk 19 is dus nog niet van de baan! Helaas is de definitieve versie van het voorstel nog niet bekend gemaakt.

Bron: Kamerbrief Minister van Infrastructuur en Milieu

Marifoon verplicht in België

In Nederland wordt er alleen maar over gesproken, maar in Belgie zijn ze sinds vorig jaar al zo ver. Namelijk dat elk schip langer dan 7 meter verplicht een werkende marifoon aan boord moet hebben. Met eveneens als consequentie dat er tijdens het varen altijd iemand aan boord moet zijn met een geldig bedieningscertificaat. Deze verplichting geldt ook voor bezoekende schepen. Dus als u deze zomer richting de zuiderburen vaart, zorg dan dat u een werkende marifoon heeft en dat u minstens in het bezit bent van een geldig basiscertificaat marifonie. Een marifoon is bij uitstek het communicatiemiddel voor op het water met als belangrijkste voordeel dat je andere schepen in jouw omgeving kunt oproepen en zij jou kunnen oproepen.



AIS Leeuwarden maandag 25 juli 2011. Recreatief gebruik van historische schepen tijdens de reunie van LVBHB.

Een binnenschipper die u wil waarschuwen dat hij de haven even verder op gaat indraaien heeft immers niet het telefoonnummer van uw mobiele telefoon op zak. Als u een marifoon aan boord heeft en deze op het juiste kanaal uitluistert kan de schipper met u contact leggen en aankondigen wat zijn bedoelingen zijn. De beroepsvaart kan niet meer zonder. In Nederland geldt een marifoonplicht voor de beroepsvaart en voor de pleziervaart als u met slecht zicht op een goedgekeurde radarinstallatie wilt gaan varen, dan moet u ook een marifoon aan boord hebben. Om het bezit en gebruik van de marifoon in Nederland te bevorderen is een paar jaar terug wel de verplichte vergunning en jaarlijkse bijdrage afgeschaft.
U hoeft uw marifoon en andere zendapparatuur nu alleen nog maar bij het Agentschap Telecom te registeren. Deze registratie is gratis.
En u moet natuurlijk een bedieninscertificaat hebben. Voor het binnenwater is het basiscertificaat marifonie afdoende. Vaart u ook op zee en heeft u een zogenaamde zeevaartmarifoon dan moet u minimaal een Marcom-B certificaat hebben.
Bron: Vaarwijzer

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is het de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.
De structuurvisie, bijbehorende kaarten en de aanbiedingsbrief zijn te downloaden via:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/14/ontwerpstructuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html.

Uitsluitend duurzaam geproduceerde biobrandstof toegestaan voor bijmenging

Voortaan mogen alleen nog duurzaam geproduceerde biobrandstoffen worden gebruikt voor de verplichte bijmenging in brandstof voor vervoersdoeleinden. Voor 2011 is die verplichte bijmenging 4,25%; dit percentage wordt de komende jaren langzaam opgevoerd. Duurzaam betekent in dit verband dat de biobrandstoffen moeten voldoen aan de Europese duurzaamheidseisen, zoals neergelegd in de Europese Richtlijn hernieuwbare energie.

'Grote stap voorwaarts'
Staatssecretaris Atsma (Infrastructuur en Milieu): "Dit is een grote stap voorwaarts. Met deze wet waarborgen we de duurzaamheid van in Nederland gebruikte biobrandstoffen in het vervoer. Tegelijkertijd bieden we het Nederlandse bedrijfsleven duidelijkheid en een gelijk speelveld in Europa. Bedrijven en de transportsector weten waar ze de komende jaren aan toe zijn als het gaat om de geleidelijke verhoging van het percentage hernieuwbare energie in brandstof voor vervoer."
De eerstkomende jaren wordt het volume hernieuwbare energie met kleine stappen verhoogd (4,5% in 2012, 5% in 2013 en 5,5% in 2014). Nederland werkt op deze wijze toe naar de Europese doelstelling van minimaal 10% hernieuwbare energie in het vervoer in 2020.
Die doelstelling wordt niet alleen bereikt door biobrandstoffen bij te mengen; ook de inzet van duurzame elektriciteit en groen gas telt mee.

Duurzaamheidseisen
Bij biobrandstoffen moet, over de hele keten van productie tot gebruik, de uitstoot van CO_2 in 2011 met 35%

verminderen ten opzichte van benzine en diesel.
Dat percentage loopt op tot 60% in 2018. Ook mogen de voor biobrandstof geteelde gewassen niet ten koste gaan van biodiversiteit, oerbossen en gebieden met een hoge koolstofvoorraad, zoals veenbossen.

Aanscherping duurzaamheid
Nederland heeft zich sterk ingezet om de duurzaamheidcriteria Europees te verankeren. "We mogen trots zijn op de Nederlandse bijdrage aan de totstandkoming van de duurzaamheidcriteria", aldus Atsma. "Met deze wet zorgen we dat de Europees gemaakte afspraken in Nederland ook daadwerkelijk worden toegepast.
Het product biobrandstoffen loopt daarmee voorop en kan als voorbeeld dienen voor verdere verduurzaming van de economie." Tegelijkertijd dringt Atsma er in Brussel op aan om deze duurzaamheidseisen verder aan te scherpen.
Met name de effecten van indirecte verschuiving in landgebruik zouden moeten worden meegenomen.
Bron: Persbericht Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Wijziging Regeling vissersvaartuigen in verband met implementatie AIS-verplichting

Artikel 4c.1
Deze paragraaf is slechts van toepassing op Nederlandse vissersvaartuigen en vissersvaartuigen die dienstdoen in de binnenwateren of territoriale wateren van het Europese deel van Nederland, of hun vangst aan land brengen in een haven in het Europese deel van Nederland.

Artikel 4c.2
Vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter zijn volgens het volgende tijdschema uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen:
** pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter en alle vissersvaartuigen met een lengte over alles van 45 meter of meer: met ingang van het tijdstip waarop dit artikel in werking treedt;*
** vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter: uiterlijk op 31 mei 2012;*
** vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter: uiterlijk op 31 mei 2013;*
** vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter: uiterlijk op 31 mei 2014.*

Artikel 4c.3
De schipper van een vaartuig dat is uitgerust met een automatisch identificatiesysteem is verplicht dat systeem te allen tijde operationeel te houden, tenzij dit in uitzonderlijke omstandigheden naar het oordeel van de schipper gevaar oplevert voor de veiligheid of de beveiliging van het vissersvaartuig.

Artikel 4c.4
Overtreding van artikel 4c.3 is een strafbaar feit.

Het betreft hier de implementatie van een verplichting voor vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter. Deze dienen gefaseerd over de periode tot 31 mei 2014 uitgerust te worden met een zogenaamd automatisch identificatiesysteem (AIS). Deze vissersvaartuigen zijn dan voorts verplicht het AIS te allen tijde operationeel te houden, behoudens uitzonderlijke omstandigheden waarin dit naar oordeel van de schipper gevaar oplevert voor de veiligheid of de beveiliging van het vissersvaartuig.
Overtreding van deze verplichting wordt strafbaar gesteld.
Met deze verplichtingen wordt beoogd de veiligheid van vissersvaartuigen alsmede de veiligheid van het scheepvaartverkeer in het algemeen te vergroten.
De hierboven beschreven verplichting geldt zowel voor Nederlandse vissersvaartuigen, als voor buitenlandse vissersvaartuigen die dienstdoen in de binnenwateren of territoriale wateren van het Europese deel van Nederland, of hun vangst aan land brengen in een haven in het Europese deel van Nederland.

Als gevolg van deze wijziging zullen ongeveer 335 Nederlandse vissersvaartuigen gefaseerd over de periode tot 31 mei 2014 aan deze verplichtingen moeten voldoen.
De inspectiewerkzaamheden ten behoeve van de afgifte van de benodigde certificaten en controles kunnen met een geringe extra inspanning worden geïntegreerd in de bestaande werkzaamheden van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Hierdoor zullen geen extra uitvoeringslasten ontstaan.
Het operationeel houden van het AIS valt onder de verantwoordelijkheid van de schipper. Wanneer de IVW een signaal bereikt dat een vissersvaartuig ten onrechte geen AIS-signaal uitzendt, zal de IVW handhavend optreden.
Verwacht wordt dat het jaarlijks om een zeer gering aantal handhavingsacties zal gaan, en dat dit binnen de huidige capaciteit van de IVW opgevangen kan worden.
Bron: Staatscourant, Nr. IENM/BSK-2011-36701.

Overgangsregeling Binnenvaartwet per 1 juli ten einde

Iedere plezierv aarder die met schepen van meer dan 25 meter lengte wil varen, moet vanaf 1 juli beschikken over een geldig Groot Pleziervaartbewijs. Het is vanaf deze datum niet meer mogelijk om een Groot Pleziervaartbewijs zonder examen te verkrijgen. De overgangsregeling die dit mogelijk maakte, loopt 1 juli na twee jaar ten einde.
Pleziervaarders die nog vóór 1 juli zonder examen in het bezit willen komen van het Groot Pleziervaartbewijs, moeten dit via de overgangsregeling doen.

Na 1 juli kan het Groot Pleziervaartbewijs uitsluitend nog via het theorie- en praktijkexamen Groot Motorschip van de Commissie Watersportopleidingen worden behaald.
De invoering van de nieuwe Binnenvaartwet per 1 juli 2009 betekende de introductie van een nieuw vaarbewijs, het Beperkt Groot Vaarbewijs. Dit vaarbewijs is verplicht voor vaarders van schepen van 25 meter of langer en kan behaald worden via een examen bij CCV (CBR), waarbij drie jaar vaartijd moet worden aangetoond. Omdat drie jaar vaartijd aantonen voor de pleziervaart grotendeels onhaalbaar is, is er voor pleziervaarders een vrijstelling in de vorm van het Groot Pleziervaartbewijs. Hiervoor kan

men het examen CWO Groot Motorschip doen bij de Stichting VAMEX. Het Groot Pleziervaartbewijs is gekoppeld aan het Klein Vaarbewijs en is geldig tot de leeftijd van 70 jaar.
Na het behalen van die leeftijd is het iedere vijf jaar te verlengen. Met het Groot Pleziervaartbewijs mag niet bedrijfsmatig worden gevaren.
Bron: persbericht Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Vamex verhuist in september

Per 15 september 2011 gaat de Vamex verhuizen van Den Haag naar Zoetermeer. Oud adres (gaat geheel vervallen) Postbus 90825 2509 LV Den Haag
Nieuw adres:
Maria Montessorilaan 21 2719 DB Zoetermeer
Bron: brief Vamex

Is uw vaarbewijs nog wel geldig?

Laatst werd een binnenvaartschipper beboet omdat zijn groot vaarbewijs niet langer geldig was. De datum waarop uw vaarbewijs verloopt staat op uw vaarbewijs (papier of creditcard). Dit is echter niet altijd de datum waarop uw vaarbewijs verloopt! Enige jaren geleden is de wetgeving aangepast m.b.t. de geldigheidsduur van de vaarbewijzen. Dit geldt zowel voor de grote als voor de kleine vaarbewijzen. Heeft u nog een papieren vaarbewijs? Kijk dan eens op het document naar de geldigheidsdatum. Is uw vaarbewijs nog wel geldig?

(Beperkt) Groot vaarbewijs, rijnpatent, zeilbewijs (CBR/CCV)
Een groot vaarbewijs is geldig tot de leeftijd van 50 jaar waarna iedere 5 jaar verlengd kan worden na een positief resultaat voor de medische keuring. Vanaf de leeftijd van 65 jaar moet het groot vaarbewijs ieder jaar verlengd worden na een positief resultaat voor de medische keuring. NB. Vroeger was uw groot vaarbewijs geldig tot uw 65-ste. Oude grote vaarbewijzen zijn dus een stuk minder lang geldig dan op uw vaarbewijs staat!

Klein vaarbewijs, groot pleziervaartbewijs (VAMEX)
Het klein vaarbewijs wordt geldig tot de bezitter een leeftijd van 70 jaar (was 65) heeft bereikt en moet daarna iedere 5 jaar (was 3 jaar) verlengd worden middels een medische keuring (in principe met een eigen verklaring). Kleine vaarbewijzen die nu reeds zijn afgegeven zijn geldig tot de leeftijd van 70, 75 e.d. onafhankelijk van de huidige geldigheid die op het vaarbewijs staat vermeld. Deze vaarbewijzen zijn dus langer geldig dan op het document zelf vermeld staat.

Verlopen vaarbewijs?
Indien een vaarbewijs verlopen is, moet u het document verlengen om te kunnen blijven varen. Afhankelijk van het type vaarbewijs moet u hiervoor bepaalde documenten overleggen.

Zie hiervoor http://www.cbr.nl/10650.pp voor het verlengen van het (beperkt) groot vaarbewijs, rijnpatent of zeilbewijs. Wilt u het klein vaarbewijs of groot pleziervaartbewijs verlengen zie http://www.vamex.nl/klein-vaarbewijs/klein-vaarbewijs/verlenging.aspx.
Overigens is het mogelijk om op basis van een verlopen groot vaarbewijs of rijnpatent een klein vaarbewijs of groot pleziervaartbewijs aan te vragen. Dit scheelt veel medische keuringen! Wanneer u weer beroepsmatig wilt varen, zorgt u voor een medische keuring voor het groot vaarbewijs, verlengt u groot vaarbewijs en varen maar.
Overigens is het zo dat het CBR/CCV geen waarschuwing geeft wanneer uw groot vaarbewijs is verlopen. Bij de VAMEX wordt er wel een herinnering verstuurd.
Voor meer informatie zie http://bosq.home.xs4all.nl/wetten/vaarbewijzen%20pleziervaart%20na%201%20juli%202009.pdf (JB)

Vaarbewijs kwijt na te hard varen

Schippers in de plezier- en beroepsvaart raken hun vaarbewijs kwijt als ze met te veel drank op achter het roer staan. In de pleziervaart kan te hard varen hetzelfde gevolg hebben. De Tweede Kamer heeft ingestemd met een wetsvoorstel van minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu. "Riskant vaargedrag is onacceptabel. Snelle motorboten die een gevaar vormen pakken we aan", aldus de minister.
Te hard varen in de pleziervaart is een grote bron van ergernis voor vaarweggebruikers. Ook leiden alcoholgebruik en te hard varen tot gevaarlijke situaties en ongelukken. De laatste jaren vielen gemiddeld acht doden per jaar door ongelukken met snelle motorboten op het water.

Zodra het wetsvoorstel is goedgekeurd door de Eerste Kamer, krijgt de rechter een extra sanctiemogelijkheid. Naast het geven van een boete of een celstraf, kan de rechter personen die te hard varen of herhaaldelijk met een alcoholpercentage van meer dan 0,5 promille een schip besturen de vaarbevoegdheid ontzeggen. Varen is dan niet meer toegestaan.
Incidenten met snelle motorboten doen zich op alle wateren voor, maar de meeste komen voor op recreatiewateren, zoals de Friese meren en kanalen, de Waddenzee en de Zeeuwse Delta.
Bron: Nieuwsbericht Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Eerste Kamer stemt in met wetsvoorstel modernisering monumentenzorg

Op dinsdag 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg, waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen.

Wat verandert er?
* Per 1 januari 2012 komt de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen.
* Ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen vervalt per 1 januari 2012.
* De procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen.

* Er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling gaat per 1 oktober in werking en geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.
De algemene maatregel van bestuur die het vergunningvrij wijzigen van rijksmonumenten en het vergunningvrij bouwen in beschermde gezichten regelt, treedt ook per 1 januari 2012 in werking. Net als wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening dat bepaalt dan bij het maken van bestemmingsplannen rekening gehouden moet worden met de cultuurhistorie.

Normen voor cultuurhistorisch onderzoek
Voorafgaand aan de stemming ging de discussie tussen staatssecretaris Zijlstra en de Eerste Kamer vooral over de wijze waarop cultuurhistorie een plaats krijgt in ruimtelijke plannen, zoals het bestemmingsplan. En over de vraag in hoeverre daarvoor kaders moeten worden gesteld, met name voor cultuurhistorisch onderzoek dat plaatsvindt bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen.
Naar aanleiding van een motie hierover van het Kamerlid mw Meindertsma (PvdA) heeft staatssecretaris Zijlstra per brief gereageerd. Hij zegt de Kamer toe om met alle betrokken partijen in overleg te gaan om te komen tot breed in de beroepsgroep gedragen normen voor cultuurhistorisch onderzoek. Deze normen moeten een plaats in het bestel krijgen zodat ze het meest effectief zijn en snel aangepast kunnen worden aan nieuwe inzichten. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed neemt het initiatief om te komen tot deze normen.
Bron: persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Kiezen voor karakter: Visie erfgoed en ruimte

De rijksoverheid gaat de zorg voor het cultureel erfgoed sterker verbinden met andere ruimtelijke vraagstukken en ontwikkelingen. Samen met provincies, gemeenten, waterschappen en particuliere organisaties neemt het rijk initiatief om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken. Het kabinet richt de eigen inzet van het rijk op een selectief aantal gebieden en ruimtelijke opgaven.
Dat staat in de visie Kiezen voor karakter, waarmee het kabinet heeft ingestemd op voorstel van staatssecretaris Zijlstra van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu.
Het kabinet geeft met deze visie invulling aan zijn verantwoordelijkheid voor een goede omgang met het onroerend cultureel erfgoed van nationale betekenis, bij integrale ruimtelijke afwegingen.

De Visie erfgoed en ruimte luidt een volgende fase van de monumentenzorg in. Onder het motto 'van collectie naar connectie' verbindt het kabinet de zorg voor het cultureel erfgoed met andere ruimtelijke ontwikkelingsopgaven op het gebied van o.a. economie, veiligheid en duurzaamheid. Het kabinet verwacht dat de visie overheden, initiatiefnemers, eigenaren, ontwikkelaars en ruimtelijk ontwerpers er toe zal aanzetten om de waarde van het cultureel erfgoed als kans te zien bij de ontwikkeling van gebieden en het realiseren van economische en maatschappelijke doelen.
Het kabinet kiest voor de komende jaren vijf prioriteiten in zijn gebiedsgerichte erfgoedbeleid:
1. Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten.
2. Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren.
3. Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp.
4. Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie.
5. Wederopbouw: tonen van een tijdperk.
Wat dit betekent voor het werk van de Rijksdienst wordt de komende maanden verder uitgewerkt.
* Zo krijgt het Werelderfgoed de komende jaren prioriteit.
* In de Visie erfgoed en ruimte zijn dertig wederopbouwgebieden van nationale betekenis geselecteerd. De Rijksdienst zal bestuurlijke afspraken maken met betrokken gemeenten om de bijzondere kwaliteiten van deze gebieden te behouden en te versterken.
Aanbiedingsbrief en beleidsvisie:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/15/beleidsvisie-kiezen-voor-karakter-visie-erfgoed-en-ruimte.html

Bron: Persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Beschermde stads- en dorpsgezichten online in kaart

Alle rijksbeschermde stads- en dorpsgezichten in Nederland zijn vanaf 30 juni 2011 online in kaart gebracht. Ga naar de pagina met de stads-en dorpsgezichten kaart en bekijk de kaart in Google Earth. Zoom in op een van de 430 locaties en er verschijnt een venster met aanwijzingsbrief, begrenzingskaart en toelichting op de aanwijzing.
Met deze digitaliseringsslag maakt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de gekoppelde informatie voor iedereen beschikbaar. Nuttig voor bewoners en voor professionals die zich bezighouden met ruimtelijke planning.

Historisch karakter
Alle beschermde gezichten zijn op een of andere manier van bijzonder cultuurhistorisch belang. Dat kan in de loop van eeuwen gegroeid zijn. Bijvoorbeeld in de binnenstad van Leiden of langs de Lingedijk bij Oosterwijk. Het kan ook speciaal ontworpen zijn, zoals de mijnkoloniën in Zuid-Limburg en het tuindorp Agnetapark in Delft.

Aanwijzing
De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu wijzen deze gebieden aan als rijksbeschermd stads- of dorpsgezicht om zo het historisch karakter veilig te stellen.
Sinds 1961, toen de Monumentenwet van kracht werd, zijn er al zo'n 430 stads- en dorpsgezichten aangewezen; voor een aantal loopt de procedure nog. Het gaat om ongeveer 300 gezichten van vóór 1850, vooral in binnensteden zoals in Delft en Sneek, en 170 jongere gezichten uit de periode 1850-1940, variërend van de strafkolonie Veenhuizen in Drenthe tot het veenontginningsgebied Helenaveen-Griendtsveen in Brabant.
Het Monumenten Selectie Project (MSP) is voor de aanwijzing van gezichten uit de periode 1850-1940 nu in de laatste fase.

In de eerste helft van dit jaar zijn de eschermingsprocedures afgerond voor onder andere het Oostwold in Groningen, het Westhoutkwartier in Alkmaar en het Prins Hendrikpark in Baarn.
Voor waardevolle gebieden van ná 1940 zet de rijksoverheid vooral in op het instrument van de ruimtelijke ordening.

Bescherming
Een aanwijzing tot beschermd stads- of dorpsgezicht betekent niet dat die plek 'op slot gaat'. Wel dat bij verdere ontwikkelingen rekening wordt gehouden met de bijzondere aspecten ervan. Is een gebied eenmaal aangewezen, dan stelt de gemeente een bestemmingsplan op waarin het cultuurhistorisch belang wordt meegenomen.
De online informatie over de aanwijzingen is nuttig voor stedenbouwers, planologen en andere professionals werkzaam bij gemeente, provincie, rijk en adviesbureaus. Zij kunnen deze meenemen bij hun ruimtelijke plannen en planontwikkeling.
Ook de eigenaren van panden binnen de gezichten moeten bij voorgenomen wijzigingen rekening houden met de bijzondere karakteristieken ervan. Sommige panden zijn al een gemeentelijk of rijksmonument - voor die eigenaren verandert er weinig. Eigenaren van niet-monumenten in aangewezen stads- of dorpsgezichten zullen bij plannen voor wijziging voortaan ook een omgevingsvergunning moeten aanvragen. Ze kunnen daarvoor terecht bij de gemeente. Kaart:
http://www.cultureelerfgoed.nl/landschap/landschappen-in-nederland/rce-stads-en-dorpsgezichtenkaartlaag

Bron: persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Nieuwe gids wijst eigenaar de weg in monumentenzorg

Een nieuwe informatiegids gaat eigenaren van rijksmonumenten wegwijs maken in de vele spelregels die gelden voor het bezitten, verbouwen, restaureren of onderhouden van een woonhuismonument. Uit onderzoek van Nationaal Restauratiefonds blijkt dat meer dan de helft van de Nederlandse monumenteigenaren hier grote behoefte aan heeft. In het kader van de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) is daarom samen met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een nieuw informatiepakket ontwikkeld.
Staatssecretaris Halbe Zijlstra van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap reikt het eerste exemplaar van de gids Monumentaal Wonen woensdag 22 juni uit aan de kersverse eigenaar van een monumentaal pand in de binnenstad van Leiden. De bedoeling was om de nieuwe gids alleen naar nieuwe eigenaren van woonhuismonumenten te sturen, maar de vraag van bestaande eigenaren is nu al zo groot dat de initiatiefnemers het boekje ook via hun websites beschikbaar stellen en op aanvraag toesturen.

De gids is vooral een praktische wegwijzer in de monumentenwereld. Uit het onderzoek van het Restauratiefonds blijkt dat veel eigenaren niet weten wat de rechten en plichten zijn, die horen bij het bezit van een rijksmonument. De beschikbare informatie is te versnipperd en moeilijk vindbaar. Door de krachtenbundeling van Nationaal Restauratiefonds, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Belastingdienst en de Federatie Grote Monumentengemeenten kan het informatiepakket op allerlei gebieden antwoord geven. Bijvoorbeeld op de vraag welke subsidiemogelijkheden er zijn. Maar ook wanneer en bij wie eigenaren een laagrentende lening of hypotheek kunnen afsluiten voor restauratie en onderhoud.
Of op vragen over fiscale aftrekbaarheid van onderhouds- en restauratiekosten. Ook het vergunningstraject bij restauratie of verbouwing maakt onderdeel uit van de informatie in de gids.
Als een monumentaal pand beschermd is, geldt dat niet alleen voor de voorgevel, maar voor het gehele casco en het monumentale interieur. Eigenaren vragen zich ook vaak af wat ze wel en niet mogen veranderen.
De monumentenambtenaar van de gemeente kan daarbij helpen. Ten onrechte bestaat het beeld dat er bij een monument 'geen spijker in de muur mag'. De gids adviseert eigenaren om gemeenten en andere specialisten tijdig te betrekken bij hun plannen om zo reële verwachtingen te kunnen maken van werkzaamheden, kosten en doorlooptijden bij restauraties. Zo biedt de gids informatie over gespecialiseerde architecten, aannemers en speciale verzekeringen voor monumenten. De gids geeft eigenaren ook tips over hoe en waar ze aan meer gegevens over de bouwkundige staat en de bouwhistorie van hun pand kunnen komen. Verder verwijst de gids naar allerlei relevante informatiebronnen, websites en instanties.
,,Het verbeteren van de informatievoorziening vanuit de overheid is een van de opdrachten in het nieuwe monumentenbeleid. Als je als eigenaar in je oriëntatie op aankoop of restauratie van een monumentaal huis al over de juiste informatie kunt beschikken, bijvoorbeeld via de makelaar, gemeente of notaris, kom je minder gauw voor verrassingen te staan. Dat is beter voor eigenaar en monument," stelt staatssecretaris Zijlstra.
Bron: Gezamenlijk persbericht van Nationaal Restauratiefonds en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Spelregels en kaart voor een veilige snelle vaart

Speciaal voor de bestuurders van snelle motorboten is er een nieuwe overzichtelijke folder met voorschriften (bestuurder en vaartuig), spelregels en tips.
Folder en kaart:
http://www.varendoejesamen.nl/article/article/id/118/

Basisregistraties Adressen en Gebouwen

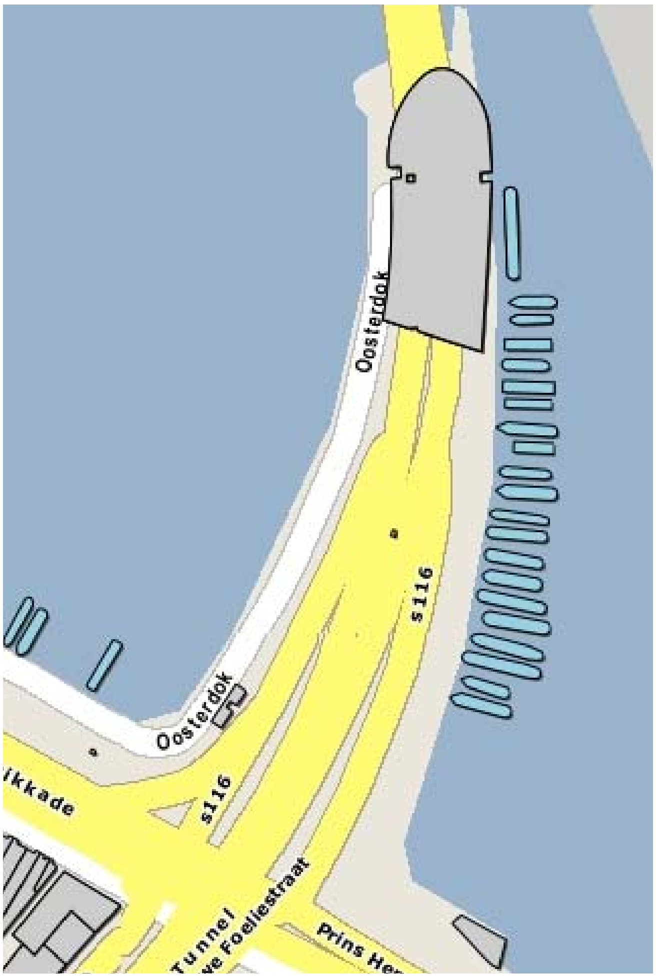
De BAG is een registratie waarin gemeentelijke basisgegevens over alle gebouwen en adressen in Nederland zijn verzameld. Het Kadaster beheert de Landelijke Voorziening BAG en stelt de gegevens beschikbaar aan overheden, bedrijven, instellingen en burgers. De voordelen van de BAG zijn:

1. De BAG biedt u een adressenbestand van hoge kwaliteit, dat u kunt gebruiken om na te gaan of de adressen in uw bestanden daadwerkelijk bestaan, en dat u kunt gebruiken om te verifiëren of nieuwe relaties inderdaad bestaande adressen aan u opgeven

2. De BAG biedt u één landelijke bron voor object- en adresgegevens. U hoeft deze dus niet meer bij afzonderlijke gemeenten in te winnen
3. Met behulp van de unieke BAG identificatienummers kunt u uw informatie die hoort bij een adres of object eenvoudig koppelen aan (of vergelijken met) informatie van andere organisaties die ook de BAG gebruiken
4. De BAG maakt het eenvoudig om alle informatie die is gerelateerd aan een object of adres op de kaart weer te geven
5. De BAG biedt u informatie over gebouwen in aanbouw en gesloopte gebouwen, en over de bijbehorende adressen
De BAG is een belangrijk onderdeel van het stelsel van basisregistraties. Met dit stelsel verbetert de overheid haar dienstverlening door belangrijke gegevens over onder andere personen, bedrijven en gebouwen binnen de overheid te delen. Over een paar jaar hoeft de overheid daardoor veel gegevens nog maar één keer op te vragen. Dit bespaart burgers en bedrijven tijd en moeite.
Ook dragen de basisregistraties bij aan effectievere fraudebestrijding, openbare orde en veiligheid en kostenbesparing. Bij het delen van de gegevens is de privacy gewaarborgd.
De BAG is vastgelegd in een wettelijke regeling, waarin onder andere kwaliteitsborging en privacybescherming zijn vastgelegd. Ook zijn de taken en bevoegdheden van de betrokken partijen in de wet omschreven. Gemeenten realiseren de opbouw en het beheer van de BAG; het Ministerie van I&M is verantwoordelijk voor de wet en de realisatie van de landelijke voorziening. Alle organisaties met een publieke taak worden vanaf 1 juli 2011 verplicht tot afname van de gegevens uit de BAG en hebben een terugmeldplicht als zij op eventuele fouten in de gegevens stuiten.
Voor meer informatie zie: http://bag.vrom.nl/.
BAG-viewer: http://www.kadaster.nl/bag/bagviewer/

Jaarverslag IVW en lozing pleziervaartuigen

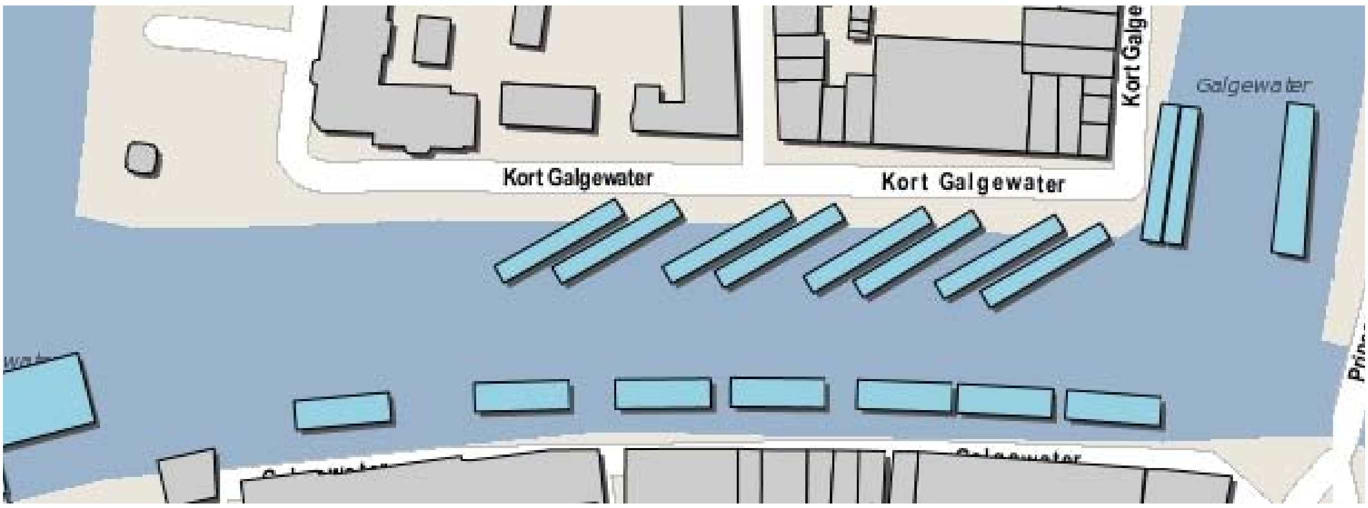
Lozingen door recreatievaart
In de tweede helft van 2010 heeft de inspectie onderzoek gedaan naar de naleving van het lozingsverbod op toiletwater door de recreatievaart. Uit dit onderzoek blijkt dat het lozingsverbod niet of nauwelijks wordt nageleefd. Minder dan 1% van het toiletwater van de recreatievaart wordt ingezameld. Het verbod wordt om een aantal redenen



BAG viewer - museumhaven Amsterdam

niet nageleefd, waaronder onbekendheid met de exacte regelgeving en de geringe handhaafbaarheid van het lozingsverbod. De regelgeving (sinds 1 januari 2009) is dusdanig vormgegeven dat handhaving alleen mogelijk is bij heterdaad situaties, de handhaver moet de lozing zien en kan dan strafrechtelijk optreden. Het stimuleren van de naleving via het instrument handhaving is hierdoor niet of nauwelijks mogelijk. Mede aanleiding voor het lozingsverbod van de recreatievaart is de overschrijding van de bacteriologische norm van de Europese zwemwaterrichtlijn. Ondanks het feit dat bij het onderzoek niet is nagegaan in hoeverre de lozingen door de recreatievaart deze bacteriologische norm overschrijding

BAG viewer - museumhaven Leiden





veroorzaken, signaleert de inspectie een mogelijk risico voor de naleving van Europese verplichtingen.
Door toezicht op de huidige regelgeving ziet de inspectie geen mogelijkheden om de naleving te vergroten en het risico van het niet voldoen aan de Europese normen, weg te nemen. Dit heeft binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu de aandacht.

Bron: Jaarverslag 2010 Inspectie Verkeer en Waterstaat

Nieuwe versie NOC*NSF handboek Wet- en Regelgeving voor sportverenigingen

NOC*NSF heeft een compleet nieuwe versie van het Handboek Wet- en Regelgeving voor sportverenigingen gemaakt. De vorige versie stamde uit 2005 en was toe aan een forse update. Het is weer een lijvig boekwerk geworden, dat nu ook gemakkelijk en goedkoop digitaal beschikbaar is.

Een groot aantal onderwerpen komt aan de orde:
* Statuten van een vereniging of stichting
* Het besturen van een vereniging
* De voorzitter, de secretaris en de penningmeester
* Sponsoring
* De vrijwilligers
* Personeel
* De ARBO-wet
* Loonbelasting, Vennootschapsbelasting en Inkomstenbelasting
* Sociale verzekeringen en premies
* De Drank- en Horecawet, de Warenwet en de Tabakswet
* Auteursrechten (BUMA, SENA, etc)

Niet altijd even plezierig leesvoer voor een verloren uurtje in de kuip, maar wel soms een uiterst nuttig naslagwerk en daardoor eigenlijk onmisbaar voor ieder verenigingsbestuur.

Het Watersportverbond is samen met een aantal andere sportbonden betrokken geweest bij de samenstelling en update van dit nieuwe handboek van NOC*NSF.

Zie http://www.nocnsf.nl/cms/showpage.aspx?id=1571

Bron: nieuwsbericht Watersportverbond en NOC*NSF

Spiegeldag 2011 gaat niet door

Het Scheepvaartverkeerscentrum van Rijkswaterstaat heeft laten weten dat de Spiegeldag van 2011 niet doorgaat. Gezien de budgettaire krapte is er voor gekozen om in 2011 nog een dagdeel voor FIS te houden waarin ook "gespiegeld" gaat worden. FIS staat voor Fairway Information System. Binnen FIS wordt vaarweginformatie (binnenwateren en havens) gebundeld.

Bron: Scheepvaartverkeerscentrum Rijkswaterstaat

World Canals Conference 19 t/m 24 september 2011 in Nederland

De World Canals Conference is het jaarlijkse internationale podium voor alles wat met oude en nieuwe kanalen te maken heeft. Overheden, bedrijven en toeristische organisaties vertellen over ontwikkelingen en delen informatie en ervaringen. Zij heeft van 19 tot en met 24 september 2011 plaats in Groningen.
De WCC is onderdeel van Inland Waterways International, dat wereldwijd het behoud, gebruik, ontwikkeling en duurzaam beheer van waterwegen stimuleert.

De thema's
De hoofdthema's van de conferentie zijn:
* Economie: transport en toerisme
* Ecologie: watermanagement en natuurbescherming
* Cultuurhistorie: bescherming en herontwikkeling
* Ruimtelijke ordening: revitalisering
* Technologie: infrastructuur en waterkwaliteit

Voor meer informatie over het programma en de tentoonstellingen zie http://www.wcc2011.nl/nl/thuis.html.
Voor het hoofdartikel uit het tijdschrift van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, zomer 2011. Gewijd aan de betekenis van kanalen als kenmerken van onze landinrichting en hun betekenis als cultureel erfgoed zie http://www.wcc2011.nl/nl/artkln/Kanalen%20RCE%20zomer%202011.pdf

Bron: World Canals Conference

ELEKTRICITEIT VAN DE ZON

Deel 8: Het boordnet en de onderdelen er van 3

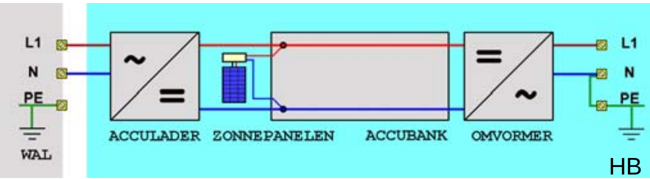
Centrale aarding (Central Earth Point - CEP)

Henk Bos

Inleiding

In de eerste versie van nummer 59 had ik het idee om de walstroom aansluiting eenvoudig te omschrijven daar het alleen om de plaats van de aarding te doen was. Het op de eerste versie geleverde commentaar is aanleiding geweest om het te herschrijven en ook die delen te behandelen die niets te maken hebben met zonnepanelen. De verwarring is groot en (zie een forum met 16 pagina's over 230V).
http://www.watersport.nl/forum/forum_posts.asp?TID=5384&PN=70
Zelfs experts hebben zo te lezen een verwarrende mening. Het is dan ook voor de pleziervaart moeilijk om hierover beslissingen te nemen. Zeker aan de oudere schepen en vooral als ze kleiner zijn dan 24 meter is het een probleem. Ook de grotere schepen waaronder de beroepsvaart loopt met de nieuwe verplichte walaansluiting tegen problemen op.
http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid13818-walstroom-voor-veel-schepen-ongeschikt.html

3. Boot met een omvormer



De serie is begonnen met zonnepanelen en wat daar verder aan vastzit. Het is dan ook geen vreemd idee om de zonne-energie om te zetten naar 230V met een omvormer.
Er zijn parallelschakelbare omvormers en gecombineerde omvormer/acculaders.
De parallelschakel optie betekent dat er geen beperkingen meer zijn wat betreft de hoeveelheid wisselstroom die vanuit een accu kan worden geleverd. Zoals we zullen laten zien biedt dit de mogelijkheid om vanuit de accu alle gebruikelijke huishoudelijke apparatuur te voeden, waaronder een wasmachine en zelfs een elektrische kookplaat.
Hoewel het piekverbruik van deze apparatuur zeer hoog is, is het totale energieverbruik zeer goed beheersbaar en veel lager dan men zou verwachten.

In het DC-concept is de accu het hart van het systeem.
Op de accu zijn enerzijds de energie bronnen en anderzijds de verbruikers aangesloten. De accu levert extra energie als de vraag groter is dan het aanbod en absorbeert energie als het aanbod groter is dan de vraag.
Stroom wordt door één of meer dynamo's op de hoofdmotor opgewekt. Soms worden ook nog andere bronnen zoals zonne- en windenergie, of een watergenerator gebruikt.
Alle bronnen van elektrische stroom worden gebruikt om de serviceaccu te laden.
Alle verbruikers, zoals navigatieapparatuur, verlichting, de omvormer, enz. krijgen stroom vanuit de accu. Zolang er zon is kan er onbeperkte stroom via de omvormer worden afgenomen.

Sinusomvormers zijn inmiddels gemeengoed geworden en zijn met steeds grotere vermogens leverbaar. Wat er ook mis gaat met de walstroom, de accu en de omvormer(s) zijn een bron van schone, stabiele en storingsvrije wisselspanning aan boord. Zelfs de relatief kleine schepen hebben veiligheid nodig en vaak behoefte aan extra comfort aan boord. Het rendement van omvormers tegenwoordig hoger is dan 90 % en wordt het verlies in de omvormer bij de berekening van het energieverbruik verwaarloosd.

Acculader

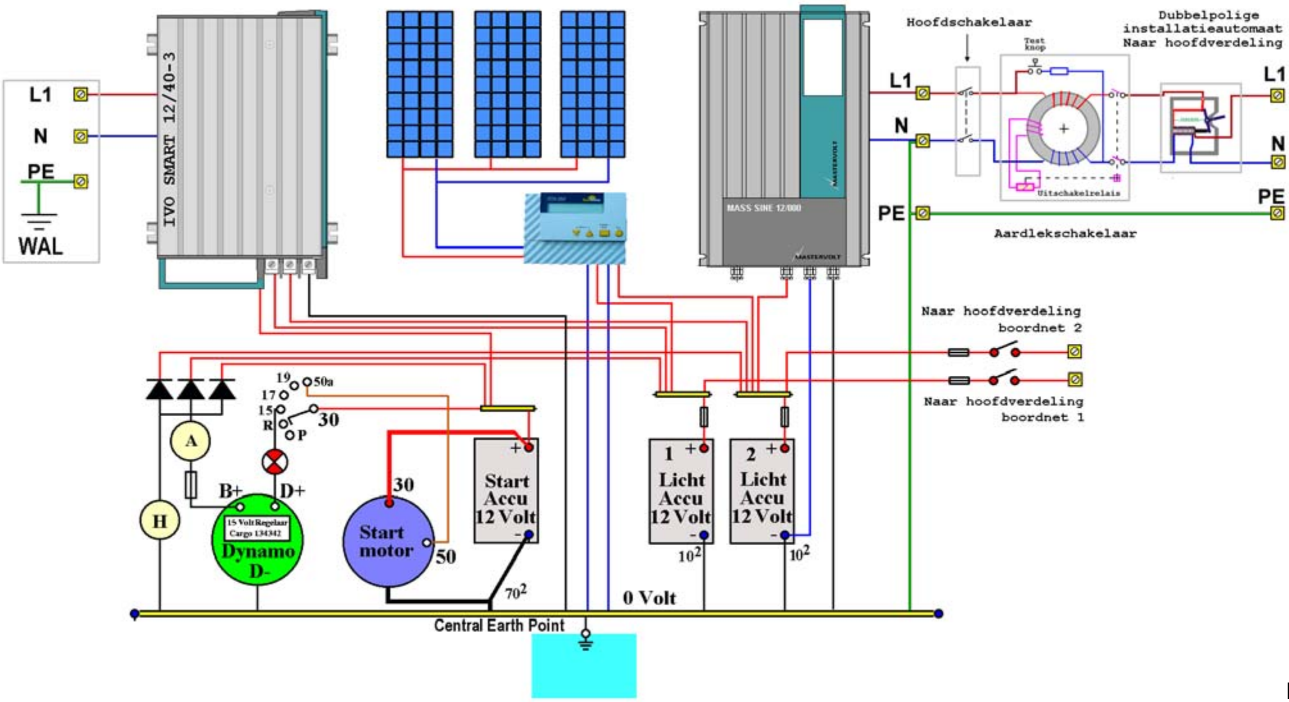
De beste manier om op de walstroom aan te sluiten is met een acculader dwz om het D.C.-concept toe te passen.
De vuistregel hierbij is dat de capaciteit van de acculader voldoende moet zijn om minstens twee maal de dagelijks aan boord benodigde energie te leveren. Indien de serviceaccu snel geladen moet worden dient een nog grotere acculader geïnstalleerd te worden.

Omvormer naar 230Volt

Het hart van de omvormer is een DC-AC-inverter (chopper). Dit component voorziet door middel van het in- en uitschakelen van de aangeboden voedingsspanning in een frequentie geregeld uitgangssignaal. De gewenste frequentie van het uitgangssignaal wordt benaderd doordat de schakelfrequentie (of modulatiefrequentie) veel hoger ligt dan de uitgangsfrequentie. Een microcontroller stuurt de schakelaars aan, waardoor een pulsbreedte gemoduleerd signaal wordt verkregen. Deze uitgangsspanning is een iets vervormde wisselspanning die zeer goed de basissinusvorm benadert. Een belangrijk criterium voor omvormers is het vermogen dat zij kunnen leveren. Hierbij zijn twee begrippen belangrijk:

Continu vermogen

Is het vermogen dat de omvormer continu kan leveren, dus gedurende een lange tijd en dit zonder onderbreking.



HB

Piek vermogen
Is het vermogen dat de omvormer héél even kan leveren, voor het opvangen van de inschakelpiek die de meeste 230 V apparaten hebben.
Omvormers met zuivere sinus spanning als uitgang
Deze vrij prijzige omvormers leveren een uitgangsspanning af, die als twee druppels water lijkt op de 230 V netspanning die uit uw stopcontact komt. Zij leveren dus, technisch gesproken, een zuiver sinusoidale spanning af. Die hoge prijs is een gevolg van de ingewikkelde elektronica die nodig is om dit voor elkaar te krijgen. Omvormers met een zuivere sinus leveren geen problemen op en kunnen al uw 230 V apparatuur voeden. Uw 230 V apparatuur merkt immers geen verschil tussen de uitgangsspanning van de omvormer en de netspanning!

Een koelkastje van 250 W zal, bij het inschakelen, heel even een vermogen van misschien wel 550 W uit de 230 V trekken (opstarten van de compressor). De omvormer moet dit piekvermogen kunnen leveren, zonder dat de interne beveiligingen in werking treden en de omvormer uitschakelt.

Beveiliging van de omvormer
Een goede omvormer kenmerkt zich door een groot aantal beveiligingsmaatregelen die in werking treden bij defecten of verkeerd gebruik. Een omvormer behoort op een aantal manieren te zijn beveiligd:
* Overbelasting. Als een omvormer teveel wordt belast dan zal hij eerst moeten waarschuwen via akoestische en/of visuele indicatie en vervolgens uitschakelen om defecten of schade aan de omgeving te voorkomen.
* Te lage accuspanning. Een te lage accuspanning is slecht omdat, om hetzelfde benodigde vermogen te kunnen leveren, de omvormer een steeds hogere stroom zal genereren.
Een goede omvormer zal bij een te lage ingangsspanning zichzelf, na een akoestisch en/of visueel waarschuwingssignaal te hebben gegenereerd, uitschakelen.
* Te hoge accuspanning (hoger dan ca 16 volt bij een 12 volt omvormer en ca 30 volt bij een 24 volt omvormer). Boven deze ingangsspanning moet de omvormer zichzelf uitschakelen.
* Een goede omvormer is bestand tegen verkeerd aansluiten op de plus- en minpool van de accu. Er brandt hooguit een eenvoudig vervangbare zekering door.
* Oververhitting. Als de temperatuur binnen de omvormer te hoog op loopt (ook na inschakelen van de ventilator) dan zal een goede omvormer zichzelf uitschakelen en pas weer inschakelen zodra de temperatuur weer is gedaald onder de kritische temperatuurwaarde.
* Kortsluiting aan de 230 volt zijde. Net zoals bij een stoppenkast zal er een zekering moeten doorbranden zodra de 230 volt zijde wordt kortgesloten.

Synchrone omvormer (netgekoppelde omvormer)
Een synchrone omvormer is in staat 230Vte maken uit gelijkspanning MITS er een 230V aanwezig is waar de omvormer naar kan kijken om een aan de netspanning gesynchroniseerde wisselspanning te maken.
Deze wordt gebruikt voor zonnepanelen in huisinstallaties. Wordt vaak inverter genoemd.

Werking systeem 3 boot met een omvormer
Controleer bij uw acculader of de aarde gescheiden is van de min aansluiting en van de behuizing. Als dit het geval is kunt u de walaarde aansluiten. De aardlekaansluiting op de wal beveiligt dan het 230V gedeelte tot en met de aansluiting in de acculader. Is de behuizing wel doorverbonden met de geleidende behuizing dan dient de lader geïsoleerd te worden opgesteld zodat deze geen verbinding met het schip kan maken. De omvormer dient in dit geval NIET verbonden te worden met de walaarde.
Er is dan een gescheiden systeem gerealiseerd en er kan geen galvanische corrosie ontstaan.
De aardlekschakelaar na de omvormer beveiligd het 230V boordnet waarvan de aarde WEL aan het centrale aardpunt dient bevestigd te zijn.

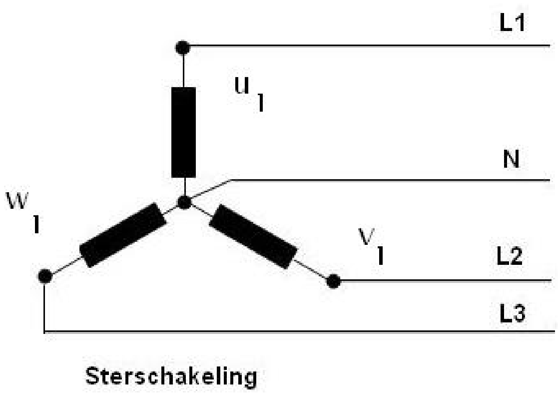
Het probleem met veel omvormers en laders is dat bij het verkeerd binnenkomen van de walstroom, de fase en de nul omgekeerd kunnen worden. Hierdoor kan de aarding van het schip in gevaar komen. Zorg er daarom voor dat er een fase bewaking of nog beter een scheidingstransformator geïnstalleerd is.

Systeem 4 met scheidingstransformator



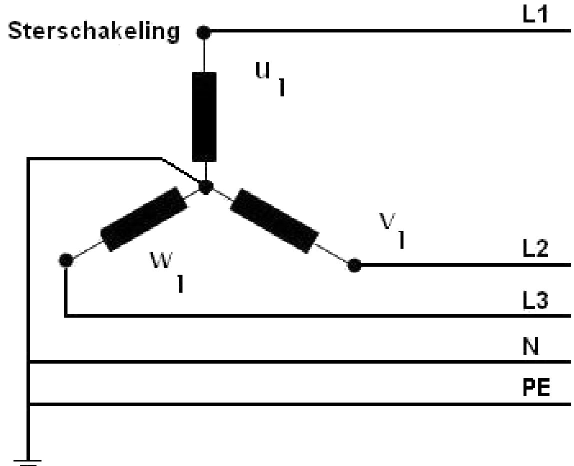
Een mooi systeem met een eigen aarde voor het 230V boordnet.

Een scheidingstransformator wordt vooral gemonteerd voor de elektrische veiligheid. Aan de secundaire kant van de transformator wordt een van de walstroom gescheiden 230Vnet gecreëerd die mits voorzien van een aardlekschakelaar een veilig systeem garandeerd.
Voor de nieuwe kleine schepen (tot 24 meter) wordt in 50% van de schepen een scheidingstransformator gemonteerd. Het is namenlijk niet verplicht. De ISO/CE certificering is niet duidelijk wat betreft de voordelen.
Een scheidingstransformator bij een beetje vermogen is namenlijk zowel duur als zwaar. Wordt wel in het merendeel van de schepen, die vaak aan de walstroom hangen, gemonteerd.
Heel belangrijk is dat voor het 230V systeem dubbel geïsoleerd aparatuur wordt gebruikt.
Het gebruik van radio's en zenders leveren apparte problemen op. Voor deze toepassing kan ik verwijzen naar de firma Shiptron, De Dolfijn 24, 1601 MG Enkhuizen, Tel.: +31 (0)228 - 317437
http://www.shiptron.nl/php/contact.php
Een aardlekschakelaar moet m.i. verplicht geïnstalleerd worden en is alleen functioneel als er een goede aarding is. Een goede aarding kan alleen worden verkregen door de romp van het schip als aarde te gebruiken.



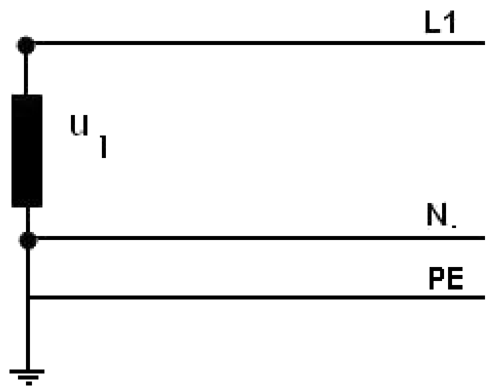
HB

Eigen nul
In de centrale wordt er een ster schakeling gebruikt waarvan het sterpunt de nul (N) vormt.



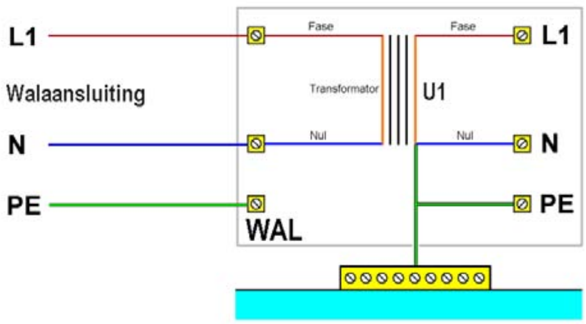
HB

Om een veiligheids aarde te vormen wordt de nul (N) verbonden met de aarde. Dit gebeurt ook in de wijkcentrale. Tussen de N en L1 staat dan 230 Volt en tussen L1 en L2 staat dan 400 Volt. We zien hier 3 fasen, een nul en een aarde die samen 5 aansluitpunten vormen.



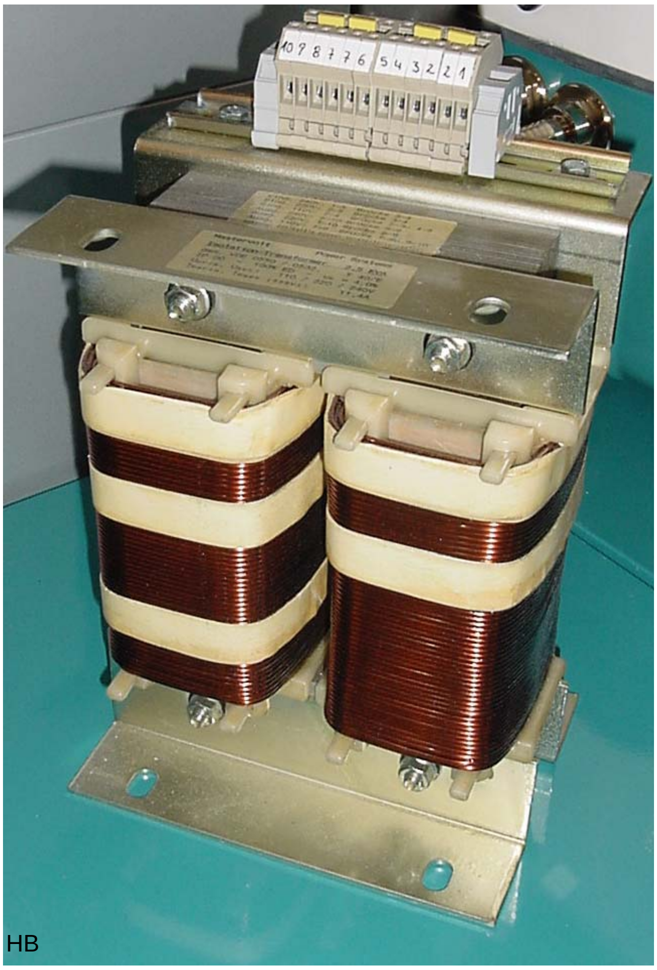
HB

Bovenstaande tekening toont de zogenoemde 1 fase schakeling. U1 is de secundaire wikkeling van de transformator.

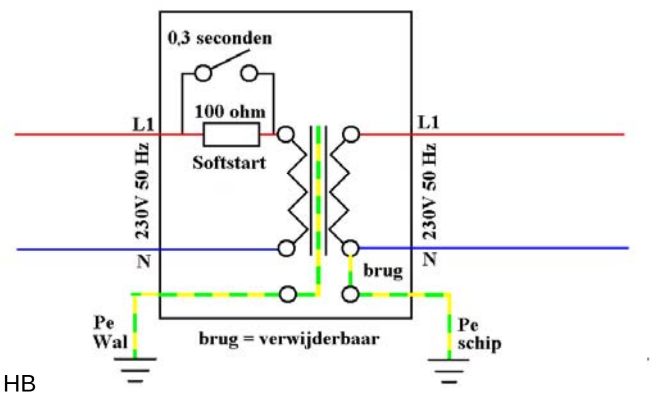


HB

De praktische aansluiting van de transformator. De aarde van de walaansluiting staat NIET in verbinding met de scheepshuid en galvanische corrosie is voor wat betreft de walaansluiting niet mogelijk.
Voor de veiligheid van de opvarenden moet er wel een aardlekschakelaar (ALS) aangebracht worden daar anders de PE niet functioneerd.
Het handigst is het aanbrengen van een zogenaamde Alamat (een combinatie van een aardlekschakelaar en een zekeringautomaat) als hoofdschakelaar.



Bij deze scheidingstransformator van Mastervolt zijn de wikkelingen echt gescheiden. Om de energie van de primaire wikkeling naar de secundaire wikkeling is een flinke hoeveelheid weekijzer toegepast.
Op het moment dat de spanning ingeschakeld wordt gaat er een hoge stroom lopen daar er geen magnetisme in het ijzerpakket aanwezig is die dit tegen gaat. De stroom kan zo hoog oplopen dat de wal zekeringen er uit springen.



Om dit te voorkomen wordt er bij de zwaardere transformatoren een zogenaamde softstart toegepast.
In deze principe tekening is te zien dat de schakelaar over de weerstand na een vertraging gesloten. In deze tijd is het magnetisch veld opgebouwd en heeft de stroom een normale waarde.

Info over een scheidingstrafo:
http://www.victronenergy.com/manuals-per-product/?productid=160

Info over softstarter:
http://en.wikipedia.org/wiki/Inrush_current_limiter
http://www.epcos.com/web/generator/Web/Sections/ProductCatalog/ProtectionDevices/InrushCurrentLimiters/NTCInrushCurrentLimiters/PDF/PDF__Applicationnotes,property=Data__en.pdf;/PDF_Applicationnotes.pdf
http://www.epcos.com/web/generator/Web/Sections/ProductCatalog/ProtectionDevices/InrushCurrentLimiters/NTCInrushCurrentLimiters/Page,locale=en.html
http://www.google.nl/images?num=100&hl=nl&safe=off&q=inrush+current+limiter&um=1&ie=UTF-8&source=univ&sa=X&ei=tOZiTZ3vKYGWOp-z1NYC&ved=0CFQQsAQ

Narigheid
We hebben het er al over gehad dat de spanning tussen nul en aarde in principe nul volt is. In de praktijk blijkt dit niet te kloppen. De maximum spanning is gesteld op 12 Volt. Helaas komen er nog veel hogere spanningen voor.
De hoogste die ik gemeten heb was 70 Volt. We hebben toen geen gebruik gemaakt van een walaansluiting...
Door het gebruik van (PC) voedingen met een afscherming kan er in principe ook een hoge spanning opstaan als er een gebrek is het leidingsysteem. Dit is ALTIJD het geval met de gewone blikken PC thuis of andere metalen apparatuur. Zelfs zeer gerenommeerde toestellen met een netfilter hebben hier altijd last van zoals acculaders i.v.m. de "common mode" condensatoren in het netfilter. Dankzij de aardaansluiting merken we dit niet en de lek is te klein voor de aardlek (microampères). Echter dit potentiaallek zal ook via de romp weglopen en dus zeer ruim de sperdrempel van de diodebrug overschrijden. Het gevolg is dat in dit geval de galvanische isolator altijd open staat.
Heeft u een eenvoudige installatie dan altijd meten voor u de walaansluiting aanbrengt.
Een scheidingstransformator helpt u van het probleem af!

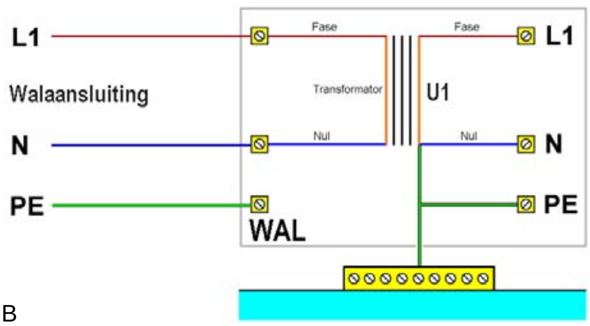
Narigheid 2



Bij dit zeegaand scheepje waren afgezien van de oxydatie nogal wat problemen. Zo was de aarde niet aangesloten en de fase aansluiting maakte af en toe contact.

Controleer uw installatie regelmatig of laat deze door een bevoegd persoon controleren. Op ‘mannetjes op de haven‘ kom ik bij het bedraden terug. Er zijn aardig wat ongevallen bekend die terug te voeren zijn op onoordeelkundig handelen.

Op de werf

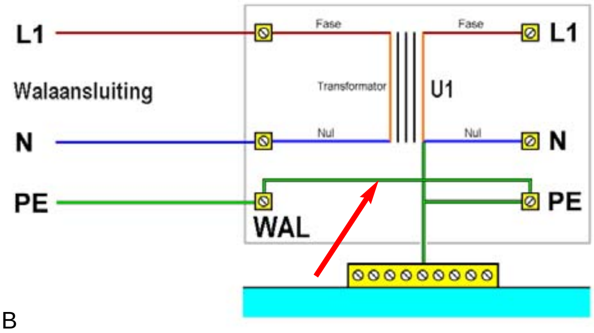


HB

We hebben gezien dat het belangrijk is om contact tussen het scheepscasco en de PE (Personal Aerth) van de vaste wal te voorkomen en voor het schip te zorgen voor een eigen aarde.
NB. de aardlekschakelaar blijft werken daar die op lekspanning naar de huid van het schip reageert.

Als we op de werf staan is er geen verbinding met het water en ontstaat er een onveilige situatie als er met elektrische apparatuur aan het schip gewerkt wordt.
Er kan op het casco een potentiaal (spanning) staan die verschilt van het potentiaal van de helling of van de grond.
Door de werf wordt op het schip een aardklem aangebracht.

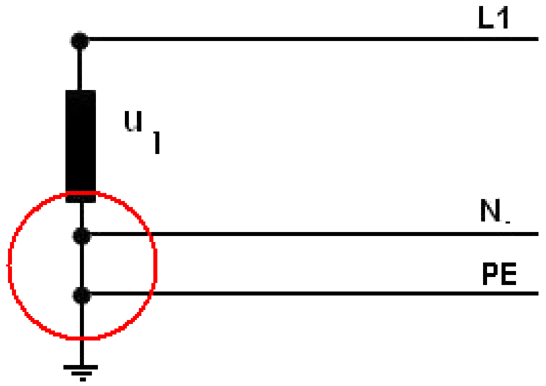
Bij jachten in de winterstalling wordt er niet standaard een aardklem aangebracht en kan er door gebruik van elektrische apparatuur een onveilige situatie ontstaan.



HB

Dit kan opgelost worden door een verbinding te maken tussen de wal-PE en de boord-PE. Vergeet niet om bij het te waterlaten de verbinding weer te verwijderen!

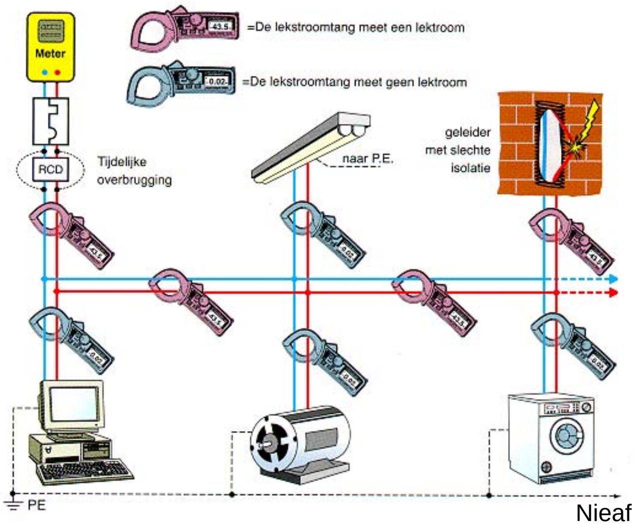
Walstroom voor veel (oude) schepen ongeschikt



HB

Bij veel schepen is de N met de PE verbonden met de aarde. Wordt hier een walaansluiting aan verbonden zonder de verbinding tussen N en PE los te maken dan constateert de aardlekschakelaar een reuze lek als toevallig de fase en de nul gewisseld zijn en zal onmiddelijk uitschakelen.

Een tweede probleem is dat de bedrading gedateerd is. Vooral de bedrading in de machinekamer is meestal verzadigd van de olie en is er een constante lekstroom.
De bedrading dient dan ook “gemeggerd” te worden dat wil zeggen de isolatiewaarde van de bedrading wordt gemeten. Een klusje voor de vakman.

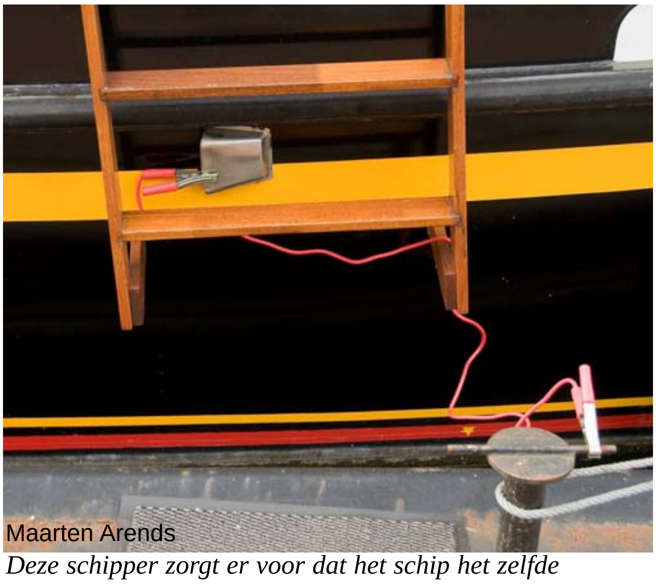


Nieaf

Elektronische stroomtangen zijn steeds beter verkrijgbaar en als deze ook kleine stromen kan meten is een lekstroom te bepalen en te detecteren.

Een oplossing is natuurlijk een scheidingstransformator. Deze zijn ook voor grote vermogens en voor 3 fase bedrijf te verkrijgen. Soms kun je ze vinden bij opkopers.
Die hebben meestal geen idee wat ze hebben staan.

De volgende keer gaan we weer terug naar de oorsprokelijke opzet van deze reeks en gaan we bedraden. Daar zijn wat basis regels voor en vooral voor zeegaande schepen is het belangrijk dat dit goed gebeurt.



Maarten Arends

Deze schipper zorgt er voor dat het schip het zelfde potentiaal heeft als de steiger en voorkomt zo corrosie